

Vorlage an den Landrat des Kantons Basel-Landschaft

Titel: H2, Umfahrung Liestal: Bauprojekt für die Erneuerung und Erweiterung

Datum: 18. August 2009

Nummer: 2009-209

Bemerkungen: [Verlauf dieses Geschäfts](#)

Links:

- [Übersicht Geschäfte des Landrats](#)
- [Hinweise und Erklärungen zu den Geschäften des Landrats](#)
- [Landrat / Parlament des Kantons Basel-Landschaft](#)
- [Homepage des Kantons Basel-Landschaft](#)



2009/209

Kanton Basel-Landschaft

Regierungsrat

Vorlage an den Landrat

**H2, Umfahrung Liestal:
Bauprojekt für die Erneuerung und Erweiterung**

Verpflichtungskredit

4.02.07

vom 18. August 2009

1. Zusammenfassung

Die Stadt Liestal hat als Kantonshauptort eine Zentrumsfunktion und ist gleichzeitig Knotenpunkt für die Verkehrsströme aus dem mittleren Ergolzthal, den beiden Frenkentälern sowie von Seltisberg und aus dem Oristal. Dieser Verkehr wird zusammen mit dem Ziel- und Quellverkehr aus dem Raum Liestal-Frenkendorf-Füllinsdorf weitgehend über die H2, Umfahrung Liestal (HUL) und die Rheinstrasse in Richtung Basel geleitet. Die chronisch überlastete und sanierungsbedürftige Rheinstrasse wird mit dem Neubau der H2, Pratteln - Liestal (HPL) in absehbarer Zeit entlastet. Die zweispurige Umfahrung Liestal wurde 1970 in Betrieb genommen, die Anlage wird somit bald 40 Jahre alt sein. Die Kunstbauten der Umfahrung und des Anschlusses Süd (Heidenloch) befinden sich in schadhaftem, teilweise schlechtem Zustand. Das Viadukt über der Ergolz ist sanierungsbedürftig und entspricht nicht mehr der neuen Erdbebenorm. Zudem ist die Betriebsicherheit für ein 100-jähriges Hochwasser und insbesondere die Verkehrssicherheit auf der nicht richtungsgetrennten Umfahrung ungenügend. Um Liestal wirksamer vom Verkehr zu entlasten, sind die Anschlussverhältnisse an die H2 zu verbessern. Aus diesen Gründen sind die Erneuerung und Erweiterung der bestehenden H2, Umfahrung Liestal, ein neuer Vollanschluss Zentrum und die Optimierung des bestehenden Anschlusses Süd zu einem Vollanschluss zwingend erforderlich.

Gemäss Vernehmlassungsentwurf "Anpassung des Bundesbeschlusses über das Nationalstrassennetz" ist vorgesehen, dass der Bund die H2 zwischen 2010 und 2015 übernehmen wird. Liegt bei der Übergabe der H2 ein rechtskräftiges Projekt vor, kann die Realisierung durch den Bund rasch erfolgen. Ohne rechtskräftiges Projekt ist der Bund gezwungen, die Planung inkl. aller Genehmigungsschritte von neuem zu beginnen und der Zeitpunkt der Realisierung ist wohl in weiter Ferne.

Sofern die Übernahme durch den Bund später erfolgt, soll das Projekt im Rahmen des Agglomerationsprogramms verwirklicht werden. Um dies zu ermöglichen, müssen nun die nächsten Planungsschritte erfolgen.

Für die Erneuerung und Erweiterung der H2, Umfahrung Liestal liegt ein bereinigtes Vorprojekt vor. Um die Planung weiterführen zu können, ist ein Verpflichtungskredit von CHF 8.5 Millionen für die Projektierungsarbeiten (Phase Auflage- / Bauprojekt inkl. Umweltverträglichkeitsprüfung) erforderlich.

1.1. Inhaltsverzeichnis

1.	Zusammenfassung	2
1.1.	Inhaltsverzeichnis	3
2.	Rechtliche Grundlagen	4
3.	Begründung / Bedarf	4
3.1.	Einbindung in Planung	4
3.2.	Heutige Situation	4
3.3.	Künftige Situation und Ziele	5
3.4.	Bisheriges Vorgehen / Planungsschritte	6
3.5.	Alternativen	6
4.	Vorprojekt	7
5.	Raum- und Umweltaspekte	8
5.1.	Umweltverträglichkeitsprüfung	8
5.2.	Lärmschutz	8
5.3.	Gestaltung	8
6.	Landerwerb	9
7.	Termine	9
8.	Kosten und Finanzierung	9
8.1.	Investitionskosten	9
8.2.	Beantragter Projektierungskredit	10
8.3.	Projektfinanzierung / Beiträge Dritter	10
8.4.	Folgekosten	10
8.5.	Auswirkungen auf das Investitionsprogramm des Kantons Basel-Landschaft	12
8.6.	Auswirkungen auf den Finanzplan des Kantons Basel-Landschaft	12
8.7.	Sachplan Verkehr: neuer Netzbeschluss (NEB)	13
9.	Ergebnisse des Vernehmlassungsverfahrens	13
10.	Antrag	14

2. Rechtliche Grundlagen

Die Vorlage über die Erneuerung und Erweiterung der Umfahrung Liestal basiert im Wesentlichen auf folgenden eidgenössischen und kantonalen rechtlichen Grundlagen:

- Strassenverkehrsgesetz (SVG) vom 19. Dezember 1958
- Bundesgesetz über den Umweltschutz (USG) vom 7. Oktober 1983
- Lärmschutzverordnung (LSV) vom 15. Dezember 1986
- Bundesgesetz über den Schutz der Gewässer (GSchG) vom 24. Januar 1991
- Kantonales Strassengesetz (StrG) vom 24. März 1986
- Kantonales Raumplanungs- und Baugesetz (RBG) vom 8. Januar 1998
- Rechtskräftiger Strassennetzplan der Region Ergolzthal West, Landratsbeschluss Nr. 525 vom 27. Februar 1992
- Kantonaler Richtplan Basel-Landschaft, Erlass des Landrats Nr. 2007 / 169 vom 26. März 2009
- Regionalplan Radroute, LRB 1647 vom 29. Oktober 1998

3. Begründung / Bedarf

3.1. Einbindung in Planung

Die Erneuerung und Erweiterung der H2, Umfahrung Liestal basiert auf dem rechtskräftigen Strassennetzplan der Region Ergolzthal West sowie auf dem kantonalen Richtplan. Das Vorhaben ist zudem abgestimmt auf die H2, Pratteln - Liestal. Im Agglomerationsprogramm Basel wurde das Projekt von der Programmträgerschaft in die A-Projektliste (Realisierungsbeginn 2011-2014) aufgenommen. Im Prüfbericht des Bundes zum Agglomerationsprogramm Basel vom 12.12.2008 wurde das Projekt von der A-Liste in die C-Liste (Realisierungshorizont ab 2019) verschoben.

Im Rahmen der Vernehmlassung wird sich der Regierungsrat dafür einsetzen, dass das Projekt (nur der Anteil der Erweiterung) wieder in die A-Liste aufgenommen wird.

Zudem soll die Strasse gemäss dem Vernehmlassungsbericht "Anpassung des Bundesbeschlusses über das Nationalstrassennetz (SR 725.113.11)" vom 9. Mai 2008 in das Bundesstrassennetz aufgenommen werden (vgl. auch RRB Nr. 1277 vom 16. September 2008).

3.2. Heutige Situation

Die Stadt Liestal hat als Kantonshauptort eine Zentrumsfunktion. Gleichzeitig ist Liestal Knotenpunkt für die Verkehrsströme aus dem mittleren Ergolzthal, den beiden Frenkentälern sowie von Seltisberg und aus dem Oristal. Dieser Verkehr wird zusammen mit dem Ziel- und Quellverkehr

aus dem Raum Liestal-Frenkendorf-Füllinsdorf weitgehend über die Umfahrung Liestal und die Rheinstrasse in Richtung Basel geleitet. Schon seit mehreren Jahren leidet die Stadt Liestal trotz der Umfahrung unter der zunehmenden Verkehrsbelastung auf dem kantonalen und städtischen Strassennetz.

Die Erschliessung des mittleren Ergolztals und der beiden Frenkentäler präsentiert sich in sehr unterschiedlichem Zustand: Die Rheinstrasse wird mit dem Neubau der H2, Pratteln - Liestal in absehbarer Zeit entlastet. Die zweispurige Umfahrung Liestal wurde 1970 in Betrieb genommen und ist somit bald 40 Jahre alt. Die Kunstbauten der Umfahrung und des Anschlusses Süd (Heidenloch) befinden sich in schadhaftem, teilweise schlechtem Zustand. Das Viadukt über die Ergolz ist sanierungsbedürftig und entspricht nicht mehr der neuen Erdbebenorm des Schweizerischen Ingenieur- und Architektenvereins SIA. Zudem ist die Sicherheit für ein 100-jähriges Hochwasser nicht gegeben. Völlig ungenügend ist die Verkehrssicherheit auf der nicht richtungsgetrennten Umfahrung. Dieser Mangel hat bereits zu mehreren, zum Teil sehr schweren Unfällen, geführt. Einzig die vierspurige, richtungsgetrennte Hochleistungsstrasse zwischen Liestal und Sissach erfüllt die heutigen Anforderungen. Diese Mängel erfordern zwingende Massnahmen in den nächsten Jahren.

3.3. Künftige Situation und Ziele

Mit der Erneuerung und Erweiterung der H2, Umfahrung Liestal werden die folgenden Ziele verfolgt bzw. Anforderungen erfüllt:

- (1) Die Stadt Liestal bzw. das Siedlungsgebiet in Liestal generell soll vom Durchgangsverkehr entlastet werden.
- (2) Die Attraktivität und Erreichbarkeit des Zentrums Liestal wird verbessert.
- (3) Der motorisierte Individualverkehr sowie der Lastwagenverkehr soll in erster Priorität auf Hochleistungsstrassen und in zweiter Priorität auf Hauptverkehrsstrassen konzentriert bzw. kanalisiert werden.
- (4) Die aktuellen Standards im Bereich Verkehr (Verkehrsfluss, Verkehrssicherheit), Gewässer (Hochwasserschutz), Technik (Erdbebensicherheit, etc.) sowie Umwelt und Natur (Flusslandschaft Ergolz, Strassenabwasser, Schallimmissionen auf umliegende Siedlung, etc.) werden eingehalten.

Die H2, Umfahrung Liestal wird in Abstimmung mit der H2, Pratteln - Liestal als zweispurige Hochleistungsstrasse ausgebildet. Weitergehende Ausbauten hätten unerwünschte Verlagerungen von Verkehr von der A2 ins Ergolztal zur Folge. Mit dem Projekt H2, Umfahrung Liestal wird das Anschlusskonzept der H2 in Liestal optimiert: Mit dem neuen Vollanschluss Liestal Zentrum wird der Ziel-/Quellverkehr nach Liestal Zentrum sowie der Verkehr in/von Richtung Oristal möglichst direkt auf die Hochleistungsstrasse gebracht. Mit der Erweiterung des Anschlusses Liestal Süd zum Vollanschluss werden diverse Quartiere (Heidenloch, Grammet und Rosenquartier) direkt angebunden und heutige Umwege über Siedlungsgebiete vermieden. Die Anschlüsse werden so ausgestaltet, dass ein Rückstau auf die H2 in Spitzenstunden vermieden werden kann.

Für Ereignisfälle auf der H2 sowie für den Ziel-/Quellverkehr in Liestal steht die parallele sekundäre Strassenachse 'Rheinstrasse - Rebgrasse - Gerberstrasse - Rosenstrasse - Militärstrasse - Kasernenstrasse' zur Verfügung. Die Massnahmen des Projekts H2, Umfahrung Liestal sind abgestimmt auf weitere Massnahmen des Verkehrskonzepts Liestal und Umfahrung. Die neu konzipierte Umfahrung bildet zusammen mit dem Verkehrskonzept Liestal

zudem die Basis für eine verkehrsmässig ungestörte und im Regelfall staufreie Abwicklung des strassengebundenen Öffentlichen Verkehrs.

Gleichzeitig soll die erneuerte und erweiterte H2, Umfahrung Liestal den Durchfluss eines 100-jährigen Hochwassers der Ergolz mit einem minimalen Freibord gewährleisten sowie die Erdbebensicherheit erhöhen.

Um eine optimale Integration in die Umgebung zu erreichen, muss den gestalterischen und städtebaulichen Aspekten in den besiedelten und flussnahen Bereichen besonderes Gewicht gegeben werden. Die sensible Flusslandschaft der Ergolz darf durch die baulichen Eingriffe möglichst wenig gestört werden. Zudem soll im Rahmen der Bauarbeiten die Ergolz an möglichen Stellen ökologisch aufgewertet werden. Die Emissionen (insbesondere Lärmemissionen) auf nahe liegende Wohn- und Erholungszonen müssen reduziert werden. Dem Schutz des Grundwassers und der Böden soll mit hoher Priorität Rechnung getragen werden.

Die Realisierung der gesamten Anlage hat unter Aufrechterhaltung des Verkehrs zu erfolgen. Die Bau- und Verkehrsplanung während der mehrjährigen Bauzeit muss darauf ausgerichtet werden, die hohe Verkehrsbelastungen auch während den Bauphasen jederzeit zu bewältigen.

3.4. Bisheriges Vorgehen / Planungsschritte

Auf Grundlage des Planungskredits (CHF 900'000.- gemäss LRB 1216 vom [20. September 2001](#)) wurde 2003 ein Projektwettbewerb durchgeführt, welcher von der Ingenieurgesellschaft Gruner / Rapp Infra gewonnen wurde. Sie wurde beauftragt, das Vorprojekt (Generelles Projekt) auszuarbeiten. Die Projektanforderungen und übergeordneten Grundsätze wurden im Konzept des Wettbewerbs erarbeitet und 2004 entschieden. Das Vorprojekt basiert auf dem Wettbewerbsdossier und den Bestvarianten aus dem Variantenstudium. Der Entwurf des Vorprojekts lag Ende 2006 vor, die Vernehmlassung wurde 2007 durchgeführt. Auf Grund von Anmerkungen wurden einzelne Aspekte im 2008 noch vertiefter geprüft. Das Vorprojekt wurde am 31. Januar 2009 abgeschlossen.

Im nächsten Schritt muss das Bauprojekt (Auflageprojekt) ausgearbeitet und die UVB-Hauptuntersuchung durchgeführt werden.

3.5. Alternativen

Im Rahmen einer Studie wurde als Alternative zum Vorprojekt die Machbarkeit und Kostenschätzung einer Instandsetzung ohne verkehrlich bedingte Erweiterungs- und Umgestaltungsmassnahmen der Strassenanlagen geprüft. Dabei wurden Variantenüberlegungen transparent verglichen und dem Generellen Projekt gegenübergestellt.

Ein Instandsetzungsprojekt beinhaltet die Behebung der dringlichen zustandsbedingten Mängel. Insbesondere zu erwähnen sind die Erneuerung der schadhaften Konstruktion, die Erhöhung der Erdbebensicherheit der Kunstbauten, die Verbesserung des Lärmschutzes sowie die Sanierung der Strassenentwässerung. Weitere Mängel wie die ungenügende Hochwassersicherheit oder die aus der generell zu geringen Fahrbahnbreite resultierenden, viel zu

schmalen Standstreifen können dabei nicht oder nur teilweise behoben werden. Damit fällt der Nutzwert der reinen Instandsetzung gegenüber dem Vorprojekt deutlich tiefer aus.

Die reinen Instandsetzungskosten werden auf ca. CHF 100 Mio. (inkl. MWSt.) geschätzt, Preisbasis Oktober 2006.

Für die Realisierung der reinen Instandsetzung wird mit einer Bauzeit von 2 bis 3 Jahren gerechnet, was gegenüber der vorgesehenen Erweiterung um ca. 1 Jahr kürzer ist.

4. Vorprojekt

Die Gesamtlänge der Umfahrung Liestal beträgt rund 2 km. Die zweispurige Strasse beginnt beim südlichen Widerlager der neuen Ergolzbrücke des Projektes H2, Pratteln – Liestal und führt nach dem Anschluss Zentrum in südlicher Richtung über ein rund 750 m langes Viadukt über die Ergolz, welches südlich der Überführung Kasinostrasse endet. Der folgende Anschluss Süd reicht bis zur Brücke Grammetstrasse. Die horizontale Linienführung der H2 wird weitgehend, wie bestehend, übernommen. Die vertikale Linienführung wird im Bereich des Ergolzviadukts um bis zu 80 cm angehoben, damit ein 100-jähriges Hochwasser der Ergolz besser unter dem Bauwerk abgeführt werden kann.

Die Erneuerung und Erweiterung besteht teilweise aus einem Ausbau, weitgehend aber aus einem Neubau im bestehenden Trasse. Durch das Erneuerungs- / Erweiterungsprojekt, welches im ganzen Projektperimeter massive Anpassungen am Bestand erfordert, wird ein Grossteil der bestehenden Kunstbauten rückgebaut.

Die H2 ist heute auf eine Höchstgeschwindigkeit von 80 km/h beschränkt. Aufgrund der Linienführung (vor allem wegen der Kurvenradien und den damit verbundenen Sichtweiten sowie des Lärmschutzes) wird auch der künftigen H2 eine Projektierungsgeschwindigkeit von 80 km/h zugrunde gelegt. Die Umfahrung Liestal bleibt weiterhin 2-spurig bis nach dem Anschluss Süd, wo sie in das bestehende 4-spurige Trasse übergeht. Neu wird die Fahrbahn jedoch richtungsgetrennt mit einer Mittelleitplanke versehen. Durch die Verbreiterung der Fahrbahn von 9.95 m auf 12.50 m und die Richtungstrennung kann der Querschnitt der H2, Pratteln – Liestal homogen weitergeführt und die Verkehrssicherheit erheblich verbessert werden.

Der Verkehr soll möglichst fliessend auf die H2 zugeführt werden. Ausnahme bildet der Anschluss der Waldenburgerstrasse; hier ist eine Pfortnerwirkung für die in Stosszeiten hohen Verkehrsbelastungen aus dem Waldenburgerthal erwünscht.

Der Vollanschluss Zentrum im Bereich der Gasstrasse wird mit einem über der Ergolz liegenden 6-armigen Kreisel sichergestellt. An diesem zweispurigen Kreisel werden die vier Ein- und Ausfahrten der H2 sowie die beiden Äste der Gasstrasse (Lokalstrassennetz) angeschlossen.

Im Anschluss Süd (Heidenloch) sind die niveaufreien Ein-/Ausfahrten heute auf 40 km/h respektive 60 km/h limitiert. Bei der Neugestaltung, bei welcher die Rampen in einem Kreisel

zusammengeführt werden, um sämtliche Fahrbeziehungen zu ermöglichen, wird von einer Projektierungsgeschwindigkeit von 50 km/h auf sämtlichen Zu-/ Wegfahrten ausgegangen.

Der Anschluss Süd wird neu zu einem Vollanschluss umgebaut, um die prognostizierten Durchgangsströme mit genügender Kapazität aufzunehmen und den Lokalverkehr auf die H2 zu lenken. Als verkehrstechnisch beste Lösung stellte sich ein Grosskreisel mit zwei Fahrspuren zentrisch über der H2 und der Ergolz heraus. Die symmetrische Lage über der H2 ermöglicht eine sinngemässe Ausbildung wie beim Anschluss Zentrum. Durch die starke Belastung der Beziehung Basel – Waldenburg (beide Richtungen) in den Spitzenstunden, wird der Bau eines Bypasses für die Beziehung Basel - Waldenburg auf der Ebene der H2 nötig. Die Gegenrichtung (Waldenburg - Basel) wird über den Kreisel geführt. Das Heidenloch- / Grammet-Quartier wird über eine neue Stichstrasse direkt an den Kreisel angeschlossen.

5. Raum- und Umweltaspekte

5.1. Umweltverträglichkeitsprüfung

Weil die Erneuerung der Umfahrung Liestal als eine wesentliche Erweiterung einer Hochleistungsstrasse, gemäss Ziffer N.11.3 Art. 2 des Anhangs der Verordnung über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPV), zu betrachten ist, besteht die Pflicht, eine Umweltverträglichkeitsprüfung durchzuführen.

Im Rahmen der Erarbeitung des Vorprojektes wurde eine Voruntersuchung durchgeführt und das Pflichtenheft für die Hauptuntersuchung vorgelegt. Der Hauptbericht über die Umweltverträglichkeit (UVB) muss zusammen mit dem Bauprojekt erstellt werden.

5.2. Lärmschutz

Gemäss "Sanierungskonzept Lärmschutz H2" vom November 2000 ist der aus dem Jahre 1986 stammende Lärmschutz im gesamten Strassenabschnitt ungenügend. Durch die erhöhte Verkehrskapazität werden die Lärmemissionen voraussichtlich steigen. Aus diesem Grund müssen Lärmschutzmassnahmen getroffen werden. Im Rahmen des Vorprojektes wurde ein Lärmschutzkonzept erarbeitet, das den Bau von 3 bis 4 m hohen Lärmschutzwänden vorsieht. In der nächsten Projektierungsphase müssen die Lärmsanierungsmassnahmen (Wahl des Belags, Höhe der Lärmschutzwände) sowie die konstruktive und gestalterische Ausbildung der Lärmschutzwände, unter Berücksichtigung des Ortsbildes, detailliert erarbeitet werden.

5.3. Gestaltung

Um eine optimale Integration in die Umgebung zu erreichen, muss den gestalterischen und städtebaulichen Aspekten besonderes Gewicht gegeben werden. Für die Einpassung sowohl der bestehenden H2 als auch der neu zu erstellenden Anschlüsse und Brücken soll ein gestalterisches Konzept erarbeitet werden.

6. Landerwerb

Für die Realisierung der geplanten Baumassnahmen müssen grössere Flächen definitiv erworben werden. Erste Schätzungen gehen von 6'000 m² aus. Während der Realisierungsphase sind temporär noch zusätzliche Flächen (ca. 7'000 m²) erforderlich.

7. Termine

Es ist folgender Ablauf vorgesehen:

- | | |
|--|------------------|
| • Fertigstellung Auflageprojekt und UVB | 2. Semester 2011 |
| • UVP und Plangenehmigungsverfahren | 2011 / 2012 |
| • Landratsvorlage Verpflichtungskredit (Bau) | 1. Semester 2012 |
| • Beschluss Nutzungsplan | 1. Semester 2012 |
| • Realisierungsbeginn | ab 2013 möglich |

Dieser enge zeitliche Rahmen und die vielfältigen Abhängigkeiten der Teilabschnitte untereinander, bedingen ein gleichzeitiges Erstellen der drei Abschnitte Anschluss Zentrum, Ergolzviadukt und Anschluss Süd. Auf zeitlich kritischem Weg sind die Erstellung des Ergolzviadukts und des Anschluss Süd, die je gut 3 Jahre Bauzeit erfordern. Die Realisierung des Anschlusses Zentrum benötigt rund 2.5 Jahre. Somit sollte eine reine Bauzeit von rund 3 bis 4 Jahren ausreichen; darin sind allerdings keine Reserven enthalten und Nebenarbeiten wie z.B. der Rückbau der Hilfsbrücke Ergolzviadukt, die Wiederinstandstellungsarbeiten oder die Erstellung des Anschlusses Grammet, können allenfalls erst nach der Inbetriebnahme der Stammlinie erfolgen.

8. Kosten und Finanzierung

8.1. Investitionskosten

Die Kostengenauigkeit beträgt gemäss Projektverfasser aufgrund des Vorprojektes +/- 20%. Die voraussichtlichen Realisierungskosten für die Erneuerungs- und Erweiterungsmassnahmen betragen auf der Preisbasis Oktober 2008 rund CHF 190 Millionen.

Bei Eintreten aller relevanten Risiken (schlechte vorhandene Bausubstanz, schlechter Baugrund etc.) ist mit Gesamtkosten von bis zu CHF 270 Mio. zu rechnen (Ermittlung mittels einfachem, TBA internem Hilfsmittel "Kostenfaktor").

8.2. Beantragter Verpflichtungskredit für die Projektierung

Die Ausarbeitung des Bauprojekts und des Umweltverträglichkeitsberichts für die Erneuerung und Erweiterung der H2, Umfahrung Liestal kosten **CHF 8'500'000.-**. Zusätzlich zur Kreditsumme werden die allfälligen Preisänderungen (Teuerung) gemäss der Gleitpreisformel der KBOB gegenüber der Preisbasis 2008 bewilligt. Die Projektierungskosten werden zulasten dem Konto **2312.501.10-138** verbucht.

8.3. Projektfinanzierung / Beiträge Dritter

Die Kosten für die Erneuerung und Erweiterung der H2, Umfahrung Liestal trägt gemäss Strassengesetz der Kanton.

Eine objektbezogene Beteiligung an den Investitionskosten durch den Bund ist aufgrund des NFA ausgeschlossen. Ein Bundesbeitrag wurde im Rahmen der Einreichung des Agglomerationsprogramms Basel, in welchem die Erneuerung und Erweiterung der H2, Umfahrung Liestal in der A-Projektliste (Realisierungsbeginn 2011-2014) enthalten ist, beantragt. Im Prüfbericht des Bundes zum Agglomerationsprogramm Basel vom 12.12.2008 wurde das Projekt von der A-Liste in die C-Liste (Realisierungshorizont ab 2019) verschoben. Im Rahmen der Vernehmlassung zum Agglomerationsprogramm wird sich der Regierungsrat dafür einsetzen, dass das Projekt wieder in die A-Liste aufgenommen wird. Dabei werden ev. reduzierte Projektkosten geltend gemacht, da der Bund an die Instandsetzungskosten keine Beiträge bezahlt.

Sofern der Bund nicht bereit ist, das Projekt in die A-Liste zu übernehmen, wird das Projekt vorsorglich für die B-Liste (Realisierungsbeginn 2015 bis 2018) angemeldet werden. Um die Möglichkeit einer Mitfinanzierung durch den Bund im Rahmen des Agglomerationsprogramms zu gewährleisten, müssen nun die nächsten Planungsschritte eingeleitet werden.

8.4. Folgekosten

Falls die Erneuerung und Erweiterung der Umfahrung Liestal im vorgesehenen Umfang realisiert wird, ist aufgrund einer ersten Abschätzung mit jährlichen Abschreibungs- und Zinskosten von rund CHF 8'550'000.- zu rechnen. Die Aufwendungen für den betrieblichen Unterhalt der neuen Umfahrung Liestal belaufen sich nach heutigen Standards auf CHF 127'000.- pro Jahr. Darin nicht enthalten sind Aufwendungen für den betrieblichen Unterhalt von allfällig vorgesehenen elektrischen Verkehrsleiteinrichtungen und Videoüberwachungsanlagen. Für diese Anlagen ist mit zusätzlichen Kosten von ca. 6.5% des Anlagewertes zu rechnen. Die detaillierten Angaben und Kennzahlen über die jährlichen Folgekosten, die Abschreibungen nach § 16 des Finanzhaushaltsgesetzes (FHG) sowie die Auswirkungen auf das Investitionsprogramm und den Finanzplan des Kantons Basel-Landschaft können erst im Rahmen der Baukreditvorlage aufgezeigt werden.

Im Folgenden werden die finanziellen Auswirkungen auf die Nettoinvestitionen und den Finanzierungssaldo aufgezeigt:

Tabelle: Jährliche Folgekosten (ab Inbetriebnahme, unter Berücksichtigung der relevanten Teuerung)

Position	Bezeichnung der wesentlichsten Positionen	CHF
1	Total jährlicher Ertrag	--
2	Kalkulatorische Abschreibungen ¹⁾ bei einer Lebensdauer von 40 Jahren (Strassenbau)	4'750'000
3	Kalkulatorische Zinskosten ²⁾ , 4% auf 0.5 des Investitionsvolumens	3'800'000
4	Unterhalts und Betriebskosten	127'000
5	(Gebäude-) Nebenkosten	--
7 = 2+...+6	Total jährliche Folgekosten	8'677'000

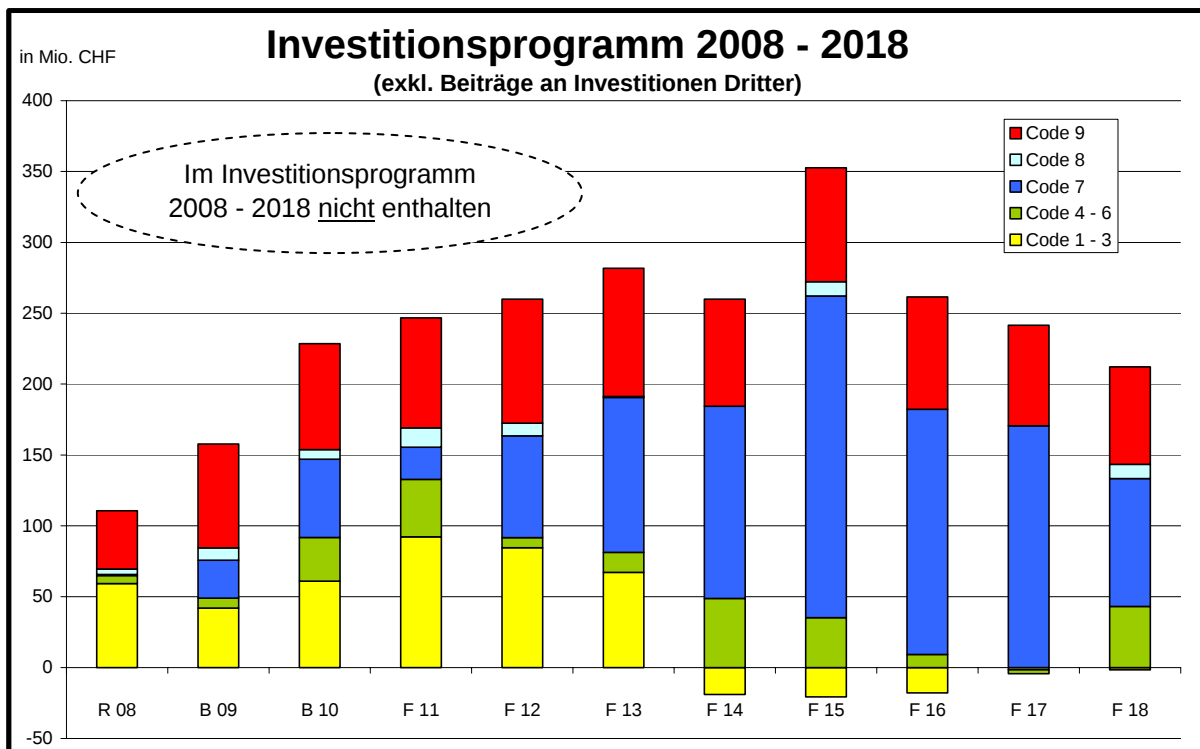
1) Kalkulatorische Abschreibungen = Investitionsvolumen geteilt durch technische Nutzungsdauer in Jahren

2) Kalkulatorischer Zinssatz = 100 geteilt durch Anzahl Jahre der technischen Lebensdauer

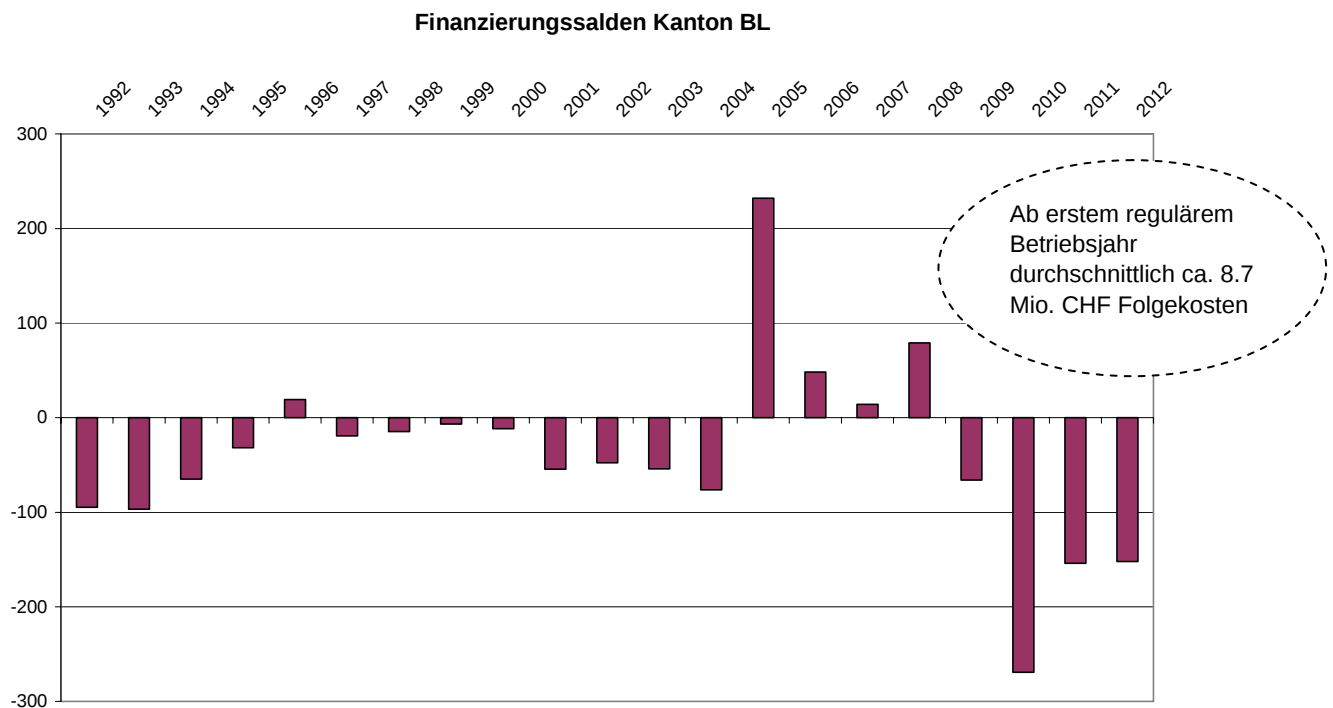
Gemäss dem teilrevidierten Finanzhaushaltsgesetz (FHG), das voraussichtlich 2010 in Kraft tritt und sich an HRM2 anlehnt, werden künftig die Investitionen:

1. nach der Nutzungsdauer (kalkulatorische Abschreibungen= Abschreibungen nach FHG) und;
2. erst nach Inbetriebnahme abgeschrieben.

8.5. Auswirkungen auf das Investitionsprogramm des Kantons Basel-Landschaft



8.6. Auswirkungen auf den Finanzplan des Kantons Basel-Landschaft



8.7. Sachplan Verkehr: neuer Netzbeschluss (NEB)

Gemäss Vernehmlassungsentwurf "Anpassung des Bundesbeschlusses über das Nationalstrassennetz" ist vorgesehen, dass der Bund die H2 zwischen 2010 und 2015 übernehmen wird.

Der entsprechende Beschluss der eidg. Räte ist noch offen, ebenso die Übernahmemodalitäten bzw. die Finanzierung. Es empfiehlt sich, neben den geschilderten Gründen wie der verkehrstechnischen Optimierung, des baulichen Zustandes und der Sicherheit auch aus folgenden Gründen möglichst rasch ein rechtskräftiges Projekt herbeizuführen:

- Liegt bei einer Übernahme der H2 durch den Bund ein rechtskräftiges Projekt vor, kann der Bund dieses Projekt übernehmen; er muss keine Verfahrensschritte wiederholen. Ohne Rechtskraft beginnt die Planung gemäss Bundesrecht von neuem mit dem Vorprojekt.
- Liegt bei der Übergabe der H2 ein rechtskräftiges Projekt vor, erfolgt die Finanzierung der Realisierung voraussichtlich durch den Bund. Ohne rechtskräftiges Projekt ist die Finanzierung offen.

9. Ergebnisse des Vernehmlassungsverfahrens

Im Rahmen des Vernehmlassungsverfahrens wurde die Landratsvorlage der Stadt Liestal zur Stellungnahme unterbreitet. Zum vorliegenden Projekt wurden Bemerkungen und Anträge eingebracht, welche im Rahmen des Bauprojektes geprüft und soweit möglich aufgenommen werden.

Für die Stadt Liestal ist das Projekt von grosser Bedeutung. Die Vollanschlüsse Zentrum und Süd sind für die Lösung des Verkehrsproblems in Liestal und die Entwicklung des Zentrums von Liestal unabdingbar. Der Stadtrat unterstützt das Bauvorhaben vollumfänglich und wünscht eine enge Begleitung des Projektes durch die Stadt.

10. Antrag

Gestützt auf die vorstehenden Ausführungen beantragen wir Ihnen, gemäss beiliegendem Entwurf zu beschliessen.

Liestal, 18. August 2009

Im Namen des Regierungsrates

der Präsident:

Wüthrich

der Landschreiber:

Mundschin

Beilagen

- Entwurf eines Landratsbeschlusses
- Übersichtsplan H2, Umfahrung Liestal (Dezember 2006 / August 2008)
- Normalprofile H2, Ergolzviadukt und Kreisel Anschluss Zentrum

Landratsbeschluss

betreffend: H2, Umfahrung Liestal, Bauprojekt für die Erneuerung und Erweiterung

vom

Der Landrat des Kantons Basel-Landschaft beschliesst:

1. Dem Vorprojekt (Generelles Projekt) der H2, Umfahrung Liestal, Erneuerung und Erweiterung, wird zugestimmt.
2. Für die Ausarbeitung des Bauprojekts und des Umweltverträglichkeitsberichts für die Erneuerung und Erweiterung der H2, Umfahrung Liestal wird der erforderliche Verpflichtungskredit von CHF 8'500'000.- inkl. 7.6% MWSt. bewilligt. Zusätzlich zur Kreditsumme werden die allfälligen Lohn- und Materialpreisänderungen bewilligt.
3. Ziffer 1 dieses Beschlusses untersteht gemäss §14 Absatz 6 des kantonalen Strassengesetzes, der fakultativen Volksabstimmung.
3. Ziffer 2 dieses Beschlusses untersteht gemäss § 31 Absatz 1 Buchstabe b der Kantonsverfassung, der fakultativen Volksabstimmung

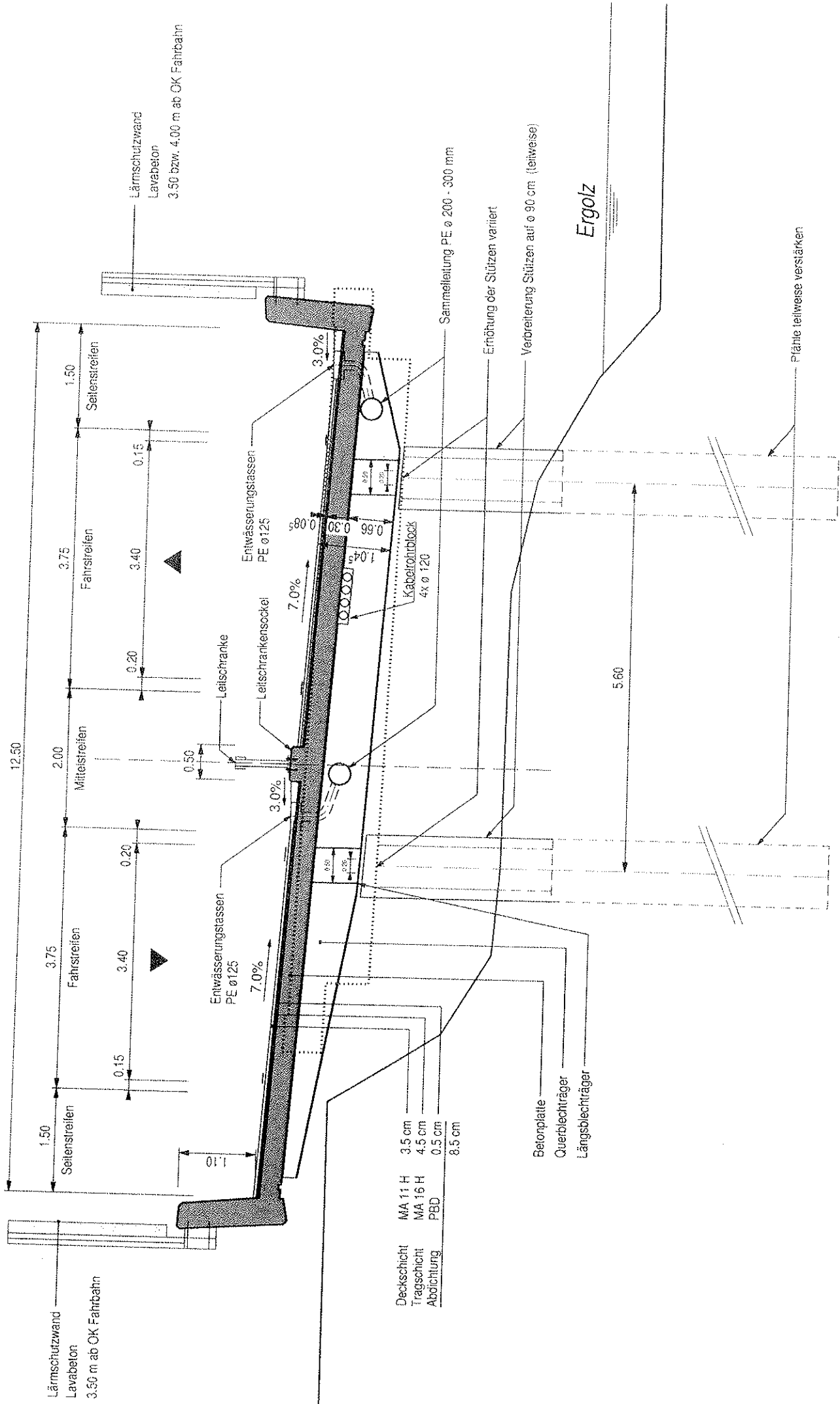
Liestal,

Im Namen des Landrates

der Präsident:

der Landschreiber:

Normalprofil Ergolzviadukt



[illegible]

Normalprofil H2

(Anschluss Zentrum)

